Deutscher Bundestag **Drucksache 17/962**

17. Wahlperiode 05. 03. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Position der Bundesregierung zu CO_2-Grenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge

Im Zeitraum 1990 bis 2007 haben die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in der EU um 36 Prozent zugenommen, während sie in anderen Sektoren um 9 Prozent gesunken sind. Vor dem Hintergrund der globalen Erwärmung ist eine konsequente Absenkung der Emissionen des Straßenverkehrs unverzichtbar. Dazu gehört auch eine EU-weite Regulierung der Neuwagen im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge. EU-weit hat die Anzahl leichter Nutzfahrzeuge in den letzten fünf Jahren um mehr als ein Viertel und damit deutlich stärker als der Pkw-Bestand zugenommen. Gegenwärtig gehören rund 11 Prozent aller Kraftfahrzeuge zur Gruppe der leichten Nutzfahrzeuge und ihre Zahl steigt weiter. In Deutschland waren laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zum 1. Januar 2009 rund 1,8 Millionen Kleinlaster bis 3,5 t zugelassen, sie machen mit 77 Prozent den Löwenanteil der Nutzfahrzeuge aus.

Im Februar 2007 hat die EU-Kommission die Strategie zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen (CO_2) von „leichten Kraftfahrzeugen“ (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) vorgelegt (KOM(2007)19, 7. Februar 2007). Die Kommissionsmitteilung beinhaltete neben Vorgaben für Pkw auch Zielsetzungen für den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß leichter Nutzfahrzeuge (175 g/km in 2012 und 160 g/km in 2015). Die EU-Kommission hat am 28. Oktober 2009 für leichte Nutzfahrzeuge einen Regulierungsvorschlag vorgelegt. Die Bundesregierung berät derzeit mit den anderen Mitgliedstaaten im Umweltministerrat und den Ausschüssen des Europäischen Parlaments, federführend für das Verfahren ist der ENVI-Ausschuss (Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik). Im Zusammenhang mit den laufenden europäischen Beratungen fragen wir die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Grenzwertvorgaben ursprünglich sowohl für die Fahrzeugklasse der leichten Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von bis zu 2,6 t und mit einer Gesamtmasse von bis zu 3,5 t (Klasse N1) als auch für Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von 3,5 bis 12 t (Klasse N2) sowie Fahrzeuge der Klasse M2 mit mindestens 8 Sitzplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 5 t vorgesehen waren?

   Wenn ja, warum wurde der Geltungsbereich derartig eingeschränkt?

2. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der vorliegende Vorschlag zu den Grenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge geeignet ist, einen angemessenen Beitrag zu leisten, um die Vorgaben der Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 zur CO_2-Reduktion um 10 Prozent (im Vergleich zu 2005) für jene Sektoren, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, zu erfüllen?
3. Welche Position nimmt die Bundesregierung zum Zieljahr bei der Einführung eines CO_2-Grenzwerts für den Durchschnitt der Gesamtflotte neuer Nutzfahrzeuge ein?
4. Ist es zutreffend, dass sich die Bundesregierung dafür einsetzt, im Jahr 2014 zunächst nur für einen Teil der Neuwagenflotte den Durchschnittswert von 175 g CO_2/km und erst im Jahr 2016 für die gesamte Flotte den Grenzwert vorzuschreiben?
5. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die vorgesehene Anlaufphase (Flotten-Phasing-In) die CO_2-Reduktion zu beschleunigen vermag, bzw. welcher Flottendurchschnitt wird damit in 2012 erreicht?
6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass mit Blick auf das nationale Klimaschutzziel andere Sektoren stärker belastet werden, wenn im Bereich Verkehr etwa der CO_2-Grenzwert für die Gesamtflotte der leichten Nutzfahrzeuge erst ab 2016 gilt?
7. Wie steht die Bundesregierung zu einem verbindlichen Folgegrenzwert für 2020?
8. Unterstützt die Bundesregierung das Konzept, künftig Grenzwerte durch Zielwerte zu ersetzen, die deutlich weniger verbindlich sind, und wenn ja, wie begründet sie dies?
9. Ist die Bundesregierung die Auffassung, dass Zielwerte das richtige Instrument sind um die Planungssicherheit der Industrie sicherzustellen?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die frühzeitige Festlegung eines Folgegrenzwertes positive Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Nutzfahrzeugflotte im Jahr 2020 und in den Jahren davor haben könnte?
11. Von welcher CO_2-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung geht die Bundesregierung aus bei Festlegung eines Zielwertes von 135 g CO_2/km?
12. Von welcher CO_2-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung geht die Bundesregierung aus, falls die Gesamtflotte der Nutzfahrzeuge im Jahr 2016 noch 175 g CO_2/km ausstoßen darf?
13. Von welcher CO_2-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung geht die Bundesregierung aus, falls das Flotten-Phasing-In (ab 2014) nicht beschlossen werden sollte, sondern der Flottengrenzwert direkt ab 2012 gelten würde?
14. Welcher Unterschied in der CO_2-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung ergibt sich, wenn ein CO_2-Folgegrenzwert mit 125 g CO_2/km in 2020 festgelegt wird?
15. Wann wird sich die Bundesregierung auf ihre Verhandlungsposition für einen Flottengrenzwert für 2020 festlegen, und wie wird dieser Grenzwert aussehen?

16. Sind der Bundesregierung Untersuchungen bekannt, die zum Ergebnis haben, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h bei leichten Nutzfahrzeugen den CO_2-Ausstoß und damit auch den realen Verbrauch um rund 7 bis 8 Prozent verringern könnte?
17. Welche zusätzlichen Maßnahmen zur CO_2-Minderung im Verkehrsbereich will die Bundesregierung ergreifen, falls eine geringere CO_2-Minderung durch die Festlegung schwächerer CO_2-Grenzwerte für Nutzfahrzeuge erfolgt?
18. Wie hoch ist die Zahl der Neuzulassungen von Fahrzeugen der Klasse N1, der Klasse N2 und der Klasse M2; aufgeschlüsselt hierbei jeweils für die Jahre 1998 bis 2008 nach
    a) den durchschnittlichen CO_2-Emissionen,
    b) der Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge mit CO_2-Emissionen unter 50 g/km,
    c) der durchschnittlichen Bezugsmasse und
    d) der Leistung und Höchstgeschwindigkeit?
19. Wie groß war der Gesamtbestand der Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg in den Jahren 1998 bis 2008; aufgeschlüsselt nach
    a) der Anzahl der Fahrzeuge und
    b) gegliedert nach der jährlichen Fahrleistung innerorts/außerorts und Autobahn?
20. Welche jährlichen CO_2-Emissionen stieß der Gesamtbestand der Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg unter Annahme dieser Fahrleistung zwischen 1998 und 2008 aus?
21. Wie groß war der Gesamtbestand der Klasse N2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg in den Jahren 1998 bis 2008; aufgeschlüsselt nach
    a) der Anzahl der Fahrzeuge und
    b) gegliedert nach der jährlichen Fahrleistung innerorts/außerorts und Autobahn?
22. Welche jährlichen CO_2-Emissionen stieß der Gesamtbestand Klasse N2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg unter Annahme dieser Fahrleistung aus?
23. Wie groß war der Gesamtbestand der Klasse M2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg in den Jahren 1998 bis 2008; aufgeschlüsselt nach
    a) der Anzahl der Fahrzeuge und
    b) gegliedert nach der jährlichen Fahrleistung innerorts/außerorts und Autobahn?
24. Welche jährlichen CO_2-Emissionen stieß der Gesamtbestand Klasse M2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg unter Annahme dieser Fahrleistung aus?
25. Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge, um das nationale Klimaschutzziel zu erreichen?

Berlin, den 5. März 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333